

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto

AUTOSTRADA (A14) BOLOGNA–BARI–TARANTO

TRATTO: BOLOGNA BORGO PANIGALE-SAN LAZZARO

Potenziamento in sede del sistema tangenziale di Bologna – Passante di Bologna

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto 18	Ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato (Allegato II), ove la modifica o l'estensione di per sè sono conformi agli eventuali limiti stabiliti nel presente allegato. In particolare trattasi di modifiche non sostanziali apportate al progetto approvato con DEC/VIA 133/2016 consistenti nelle ottimizzazioni delle opere complementari richieste dalla CdS del 16/06/2020 - opera prevista al punto 10 dell'all. II: - autostrade e strade extraurbane principali
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Il sistema autostrade/tangenziale di Bologna è un importante snodo della viabilità nazionale, metropolitana e locale. L'intervento di potenziamento ha l'obiettivo di aumentare la capacità complessiva del sistema e risolvere le problematiche di congestionamento.

Annesso all'intervento principale sono inoltre previsti interventi di potenziamento e razionalizzazioni degli svincoli e delle rampe di accesso nonché una serie di opere sul territorio finalizzate al miglioramento dell'accessibilità al sistema autostrada/tangenziale e fluidificazione del traffico nonché alla risoluzione di problematiche locali. La progettazione del "Potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna – Passante di Bologna" (in seguito anche "Passante di Bologna") è stata avviata nell'aprile 2016 in seguito alla sottoscrizione in data 15.04.2016 di uno specifico accordo tra il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Emilia Romagna, il Comune di Bologna, la Città Metropolitana di Bologna e Autostrade per l'Italia che prevedeva il potenziamento in sede sia dell'autostrada A14 che della tangenziale, nonché la realizzazione di opere sul territorio di adduzione al sistema autostradale/tangenziale.

A seguito delle attività di presentazione del progetto alla cittadinanza e agli stakeholder del territorio denominata "Confronto pubblico (luglio-novembre 2016), finalizzata all'ascolto dei cittadini e improntato alla massima trasparenza, il relativo Comitato di Monitoraggio ha predisposto un verbale finale nel quale sono stati definiti gli interventi migliorativi al progetto preliminare del potenziamento del Passante di Bologna.

Tale verbale è stato sottoscritto dai firmatari dell'Accordo in data 16.12.2016 che completa quanto riportato nell'accordo dell'Aprile 2016 sopra richiamato.

Successivamente il progetto definitivo del Passante di Bologna è stato sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, avviata in data 10.01.2017 e conclusasi con esito positivo con Decreto VIA D.M. n. 0000133 del 30.03.2018 emanato dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni Culturali.

In data 21.03.2018 Autostrade per l'Italia ha trasmesso il progetto definitivo agli Enti competenti per l'esame e accertamento della Conformità Urbanistica ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. 616/77.

Come noto, in data 13.9.2018, è stata convocata la Conferenza dei Servizi dal Ministero delle Infrastrutture ai fini del perfezionamento dell'Intesa Stato – Regione; la seduta è stata tuttavia rinviata dal MIT (con nota PEC prot.n.0013005 dl 17/08/2018) in attesa dell'esito delle valutazioni progettuali richieste dal Ministero stesso per individuare soluzioni alternative dell'intervento in oggetto.

Detti approfondimenti hanno portato in prima istanza alla condivisione di una soluzione modificata del progetto definitivo già approvato in VIA, denominata "Passante Evoluto". Per tale soluzione, ottimizzata in termini di occupazione di suolo tramite la riduzione della piattaforma stradale ottenuta con l'eliminazione della corsia di emergenza di Tangenziale, il MATTM aveva confermato la validità del Decreto VIA D.M. n. 0000133 del 30.03.2018 con nota 15776 del 3.3.20 parere CTVA n. 3259.

Successivamente, nella seduta della CdS del giorno 16.06.2020, gli Enti hanno richiesto di tornare alla soluzione originaria approvata in VIA, senza apportare alcuna modifica all'asse autostradale e tangenziale. Tale soluzione prevede la realizzazione di una piattaforma a tre corsie con emergenza per senso di marcia con un ampliamento medio della piattaforma stradale di 6,5m, per una lunghezza complessiva del tracciato di circa 13,2 km

Gli stessi Enti hanno inoltre richiesto di integrare il progetto approvato in VIA con alcune ottimizzazioni delle opere complementari che si configurano come modifiche non sostanziali, come di seguito descritto.

La presente documentazione fa seguito a quanto riportato nel verbale della prima seduta della Conferenza di Servizi del 16/06/20 allo scopo di rappresentare al Ministero dell'Ambiente la non sostanzialità delle ottimizzazioni apportate su richiesta degli Enti locali rispetto al progetto del Passante di Bologna approvato con Decreto VIA D.M. n. 0000133 del 30.03.2018 emanato dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni Culturali.

La Direzione Generale per Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali (DGVCA), con nota n. 18836 del 23 luglio u.s., che si allega alla presente (cfr. *Allegato 1*), ha trasmesso la tabella riassuntiva delle principali istanze pervenute, corredata dalle proprie valutazioni, nonché una tabella riepilogativa delle 155 richieste presentate in sede di Conferenza di servizi.

Nella medesima nota, la DGVCA:

- evidenzia che la modifica richiesta dal Comune di Bologna relativa a "TRAM ROSSO – Via San Donato" dovrà essere sottoposta a procedura di Valutazione Preliminare, ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D.Lgs 152/2006;
- rileva l'opportunità di inserire due ulteriori modifiche al progetto in esame, ai fini della sicurezza degli utenti: la demolizione e ricostruzione dei viadotti sul fiume Reno e sul fiume Savena, conformandosi alle NTC 2018, in sostituzione del progetto di ampliamento delle attuali fondazioni e impalcati.

Si rappresenta che è stato stralciato dal progetto originario lo svincolo di Lazzaretto (e relativo collegamento con l'asse attrezzato) per il quale il Decreto VIA (prescrizione C55, derivante dal parere della Regione Emilia Romagna) richiedeva una progettazione specifica.

Si precisa che le ottimizzazioni sopra descritte (modifiche dello svincolo San Donato, demolizione e ricostruzione dei viadotti Reno e Savena e reintroduzione dello svincolo di Lazzaretto) non fanno parte del presente documento e sono oggetto di valutazione ambientale e procedure autorizzative separate.

La presente documentazione, partendo dalla tabella riepilogativa delle 155 richieste presentate in sede di Conferenza di servizi, individua e valuta quelle a potenziale valenza ambientale, soprattutto in termini di maggiore occupazione di suolo, al netto ovviamente di quelle relative ad opere non facenti parte del presente documento, come sopra precisato.

Con nota prot. 12776 del 7/08/2020, ASPI ha inviato la documentazione che attestava la non sostanzialità delle modifiche apportate al progetto, a supporto di CRESS per l'espressione del parere di competenza in CdS.

Nel successivo incontro tecnico convocato da CRESS in data 7/10/20, è stata illustrata la documentazione che è risultata esaustiva ai fini della non sostanzialità.

In data 21/12/2020, ASPI ha inviato agli Enti il progetto aggiornato ai fini della CdS, integrato con il progetto di dettaglio del verde delle fasce ripariali, richiesto da CRESS nella sopracitata riunione.

Successivamente CRESS ha comunicato la richiesta di avviare l'istanza ai sensi dell'art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006, a completamento delle precedenti per l'espressione del parere ufficiale da rendere in CdS. La presente documentazione, oltre alla lista di controllo per la valutazione preliminare, raccoglie anche la documentazione tecnica precedentemente trasmessa.

4. Localizzazione del progetto

L'intervento di potenziamento del sistema tangenziale di Bologna tra Borgo Panigale e San Lazzaro si sviluppa lungo l'asse autostradale della A14 a nord dell'area urbana di Bologna, interessando territori ricompresi nello stesso Comune di Bologna e, per un breve tratto, quello adiacente di San Lazzaro di Savena.

Entrambi i comuni in cui ricade l'opera in progetto rientrano nella categoria delle zone a forte densità demografica. Scendendo a scala locale ed assumendo come ambito di riferimento una fascia di 1.000 metri posta a cavallo dell'asse infrastrutturale oggetto di intervento, è possibile riscontrare una significativa eterogeneità sotto il profilo della densità abitativa. Nello specifico, ampie porzioni dell'ambito di riferimento assunto, quali ad esempio quelle comprese tra gli svincoli 4 e 5 o tra quelli 7 e 9, sono sostanzialmente prive di tessuti residenziali.

Nell'agglomerato bolognese, che corrisponde alla porzione di territorio che orbita attorno al capoluogo, si concentra il maggior numero di attività di rango elevato connesse ai servizi e alla produzione. All'interno di tale sistema insediativo, Bologna, con la sua area metropolitana che comprende anche quello dei comuni contigui, rappresenta il nodo principale di tale organismo se si osserva (cfr. Figura 1) l'ampiezza del suo aggregato urbano, la sua posizione centrale e la radialità delle sue espansioni che la congiungono agli altri centri urbani. Verso nord l'insediamento si organizza lungo le radiali in uscita dal capoluogo, verso sud l'urbanizzazione si concentra nel fondovalle delle tre vallate principali creando una sequenza trasversale di paesaggi agricoli e urbani dai versanti ai terrazzi fluviali. La collina è la zona di maggior pregio, per il valore storico e paesaggistico che riveste. In pianura, pur sotto la spinta delle pressioni insediative che tendono a saturare lo spazio agricolo, sopravvivono relitti delle sistemazioni agrarie ed elementi storico-testimoniali ancora ben conservati.

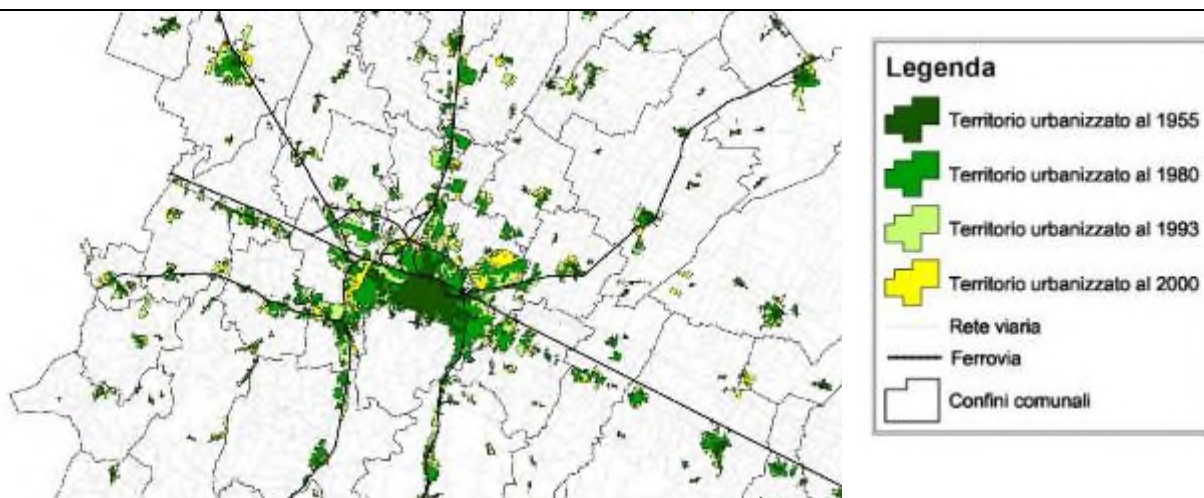


Figura 1 Evoluzione insediativa nel bolognese

Facendo riferimento all'Uso del suolo (cfr. Figura 2), emerge che nell'ambito territoriale nel quale si inserisce il sistema tangenziale - autostradale del nodo di Bologna sono chiaramente distinguibili tre porzioni territoriali dai caratteri nettamente distinti e contrapposti: la conurbazione urbana, che si concentra attorno al capoluogo bolognese e si dirama lungo le radiali quasi senza soluzione di continuità verso l'esterno, saldandosi a quella dei centri urbani di cintura ubicati sia in pianura sia in collina; le aree a vocazione agricola, prevalentemente presenti in ambiti di pianura e in secondo luogo in quelli di collina, caratterizzate da una forte frammentarietà e marginalità in prossimità degli ambiti urbani, ma che divengono prevalenti man mano che ci si allontana da questi; le aree naturali e semi-naturali, tipiche dei paesaggi collinari con qualche loro sporadica presenza in territori pianeggianti lungo i principali corsi d'acqua.

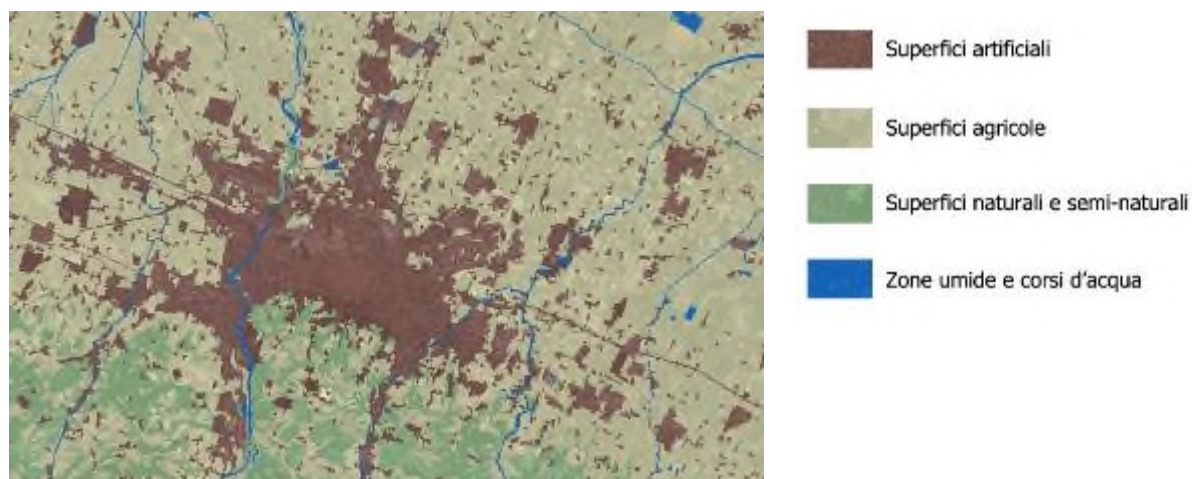


Figura 2 Uso del suolo 2011

Il territorio urbanizzato della città di Bologna, e più nello specifico quello attraversato dal sistema tangenziale - autostradale del nodo di Bologna può essere definito come paesaggio di transizione (Figura 3), termine con il quale si intende individuare un sistema indefinito, privo di limiti riconoscibili, discontinuo ed eterogeneo, dove prevale essenzialmente un carattere di dispersione. Il territorio circostante l'area tangenziale di Bologna presenta le condizioni riscontrabili nelle problematiche che contraddistinguono buona parte del territorio contemporaneo di recente formazione: una complessa articolazione dell'insediamento urbano che va a formare gli spazi definiti pieni e le aree agricole marginali, aree a connotazione naturale e le aree residuali ed interstiziali che rappresentano gli ambiti degli spazi aperti.



Figura 3 Paesaggio di transizione

Come si evince chiaramente dallo schema riportato in Figura 4, l'area in questione presenta una struttura piuttosto regolare caratterizzata da un alternarsi degli spazi pieni e vuoti:

- i pieni sono costituiti dai tessuti urbani consolidati che si sono sviluppati nel corso del tempo secondo il fenomeno della saturazione lungo i principali assi viari che secondo un andamento radiocentrico collegano il territorio della pianura con il nucleo di antica formazione delle città di Bologna;
- i vuoti sono rappresentati dalle aree a connotazione agricola ove ancora persistono in ambito urbano e dalle aree a vocazione naturale presenti principalmente lungo i corsi d'acqua.

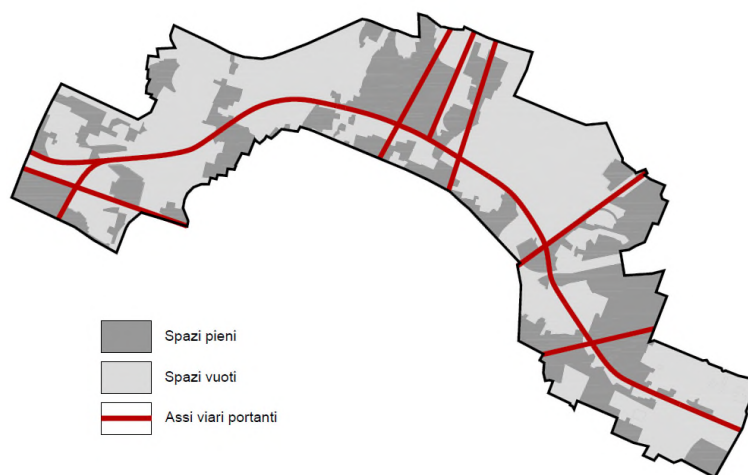


Figura 4 Sistema dei pieni e dei vuoti

In un territorio di transizione come è quello analizzato, la distinzione tra le due tipologie di spazi non è netta, in quanto all'interno dello spazio dei pieni si trovano ambiti più o meno ampi di aree aperte non ancora sottoposte al fenomeno della urbanizzazione e per ciò definite marginali, o al contrario esistono ambiti di tessuto urbano che si disgrega man mano che si diffonde all'interno del paesaggio agricolo vero e proprio.

All'interno di tale quadro complessivo, secondo quanto riportato dal Piano Strutturale Comunale (PSC) del Comune di Bologna, l'unica situazione di rilievo è rappresentata dalla porzione territoriale approssimativamente compresa tra l'intersezione con l'Autostrada A13 e lo svincolo 9, che è individuata come "ambito agricolo di rilievo paesaggistico". Le ottimizzazioni progettuali introdotte non modificano il complesso degli interventi di inserimento urbanistico e territoriale, costitutivi il "progetto territoriale", già

previsti nel PD, tra i quali quello relativo al Parco San Donnino, che ricade all'interno del succitato "ambito agricolo di rilievo paesaggistico" di PSC.

Gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica evidenziano che il progetto ricade parzialmente all'interno delle seguenti zone/aree:

- *Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi.* L'opera in progetto interessa unicamente i seguenti corsi d'acqua: Fiume Reno, Torrente Navile, Torrente Savena abbandonato e Fiume Savena. Tali corsi d'acqua, e relativa fascia di rispetto di 150 m, sono ricompresi tra le aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 co. 1 lett. c del DLgs 42/2004 e smi;
- *Zone forestali.* L'opera in progetto interessa alcune limitate zone boscate tutelate ai sensi dell'art. 142 co. 1 lett. g del DLgs 42/2004 e smi..
- *Zone di importanza paesaggistica.* L'opera in progetto interessa i corsi d'acqua Fiume Reno, Torrente Navile, Torrente Savena abbandonato e Fiume Savena e le relative fasce di rispetto di 150 m di cui all'art. 142 co. 1 lett. c del DLgs 42/2004 e smi; inoltre, risultano interessate le zone boscate di cui all'art. 142 co. 1 lett. g del medesimo Decreto.
- *Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni:* si rilevano interferenze con le aree a rischio e pericolosità alluvioni così come individuate dal PGRA del Distretto Idrografico dell'Appennino Settentrionale. Le mappe di pericolosità e rischio discendono da quanto stabilito dai PAI vigenti, rielaborate alla luce del necessario coordinamento europeo.

Tutti questi elementi sono stati già considerati e valutati nello Studio di Impatto Ambientale di cui al DEC/VIA 133/18 e le modifiche introdotte, che come detto consistono in alcune ottimizzazioni delle opere complementari, non comportano alcuna diversa valutazione.

Il progetto invece non ricade neppure parzialmente all'interno delle seguenti zone/aree:

- Zone costiere e ambiente marino
- Zone montuose
- Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)
- Zone di importanza storica, culturale o archeologica
- Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)
- Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)

Il quadro delle aree oggetto di specifiche misure di tutela potenzialmente interessato dal progetto non differisce da quello già valutato positivamente in sede istruttoria del PD.

Ciò premesso, si evidenzia che la soppressione dello svincolo di Lazzaretto e della connessa viabilità di adduzione determina l'esclusione dell'interferenza della viabilità complementare ad esso annessa con una zona boscata altrimenti interessata e migliora la compatibilità paesaggistica.

5. Caratteristiche del progetto

Partendo dalla tabella riepilogativa delle 155 richieste presentate in sede di Conferenza di servizi (cfr. *Allegato 1*), sono state individuate e valutate quelle a potenziale valenza ambientale, soprattutto in termini

di maggiore occupazione di suolo. Quasi tutte le richieste di integrazione progettuale sono riconducibili a due categorie principali:

1. realizzazione/adeguamento/prolungamento di piste ciclabili e/o marciapiedi;
2. implementazione di aree verdi.

Le richieste oggetto del presente documento sono state studiate e graficizzate in una serie di planimetrie (cfr. *Allegato 2*), che riportano l'integrazione progettuale unitamente al riferimento puntuale alla specifica osservazione, con la numerazione corrispondente al progressivo di cui alla tabella riepilogativa.

Si fa presente che l'osservazione più impattante, ossia la n. 8 presentata dal Comune di Bologna, che chiede la presenza della corsia di emergenza in tangenziale (*"Si ritiene, nella consapevolezza che tale scelta potrebbe comportare una ripubblicazione del progetto a causa dell'occupazione di nuove aree e quindi di nuove proprietà da coinvolgere nel procedimento di esproprio, che per una infrastruttura caratterizzata da un VTGMA al 2025 di circa 95.000 veicoli (incremento del 21% rispetto allo stato attuale) e da una incidentalità che, sulla base dei dati contenuti nel Piano della Sicurezza Stradale Urbana (PSSU) recentemente adottato dal Comune di Bologna, vede come sommatoria per il biennio 2017-2018 indici di gravità peggiori della Tangenziale rispetto a quelli della tratta urbana della A14 (175,49 contro 153,71 feriti/100 incidenti e 2,94 contro 2,86 morti/100 incidenti), la soluzione ottimale rimanga quella originaria, con corsia di emergenza continua lungo tutto il tracciato di 3,00 metri."*) non è oggetto di analisi e valutazione nel presente documento, dal momento che il progetto che ha ottenuto il Decreto VIA 133/2018 già prevedeva la corsia di emergenza in tangenziale, pertanto l'osservazione si configura come un'invariante.

Altre osservazioni riguardano invece opere non facenti parte del presente documento, come già precisato; anch'esse non saranno oggetto di analisi nel presente documento:

- Modifiche dello svincolo San Donato: Osservazioni n. 6, 15, 16, 17, 18, 29, 30, 40 e 61 (in parte), presentate dal Comune di Bologna;
- Reintroduzione dello svincolo di Lazzaretto: Osservazioni n. 32, 33, 34, 35, 36, 37 e 97, presentate dal Comune di Bologna.

Ci sono inoltre osservazioni che richiedono lo stralcio di alcuni interventi previsti a progetto; tale stralcio, riportato in colore blu nelle planimetrie allegare, ha implicitamente un effetto positivo da un punto di vista ambientale: riducendo l'occupazione di suolo, le interferenze con il territorio e le possibili emissioni dovute alla realizzazione delle opere, si riduce di conseguenza anche l'impatto quantificato (ed approvato) in sede di VIA. L'osservazione n. 61, presentata dal Comune di Bologna, riporta un *"elenco delle opere stralciate dal progetto definitivo...":*

- *Rotatoria San Donato / Pirandello*
- *Rotatoria Europa / Cadriano*
- *Riqualificazione via San Donato*
- *Sovrappasso ciclo-pedonale collegam. Arboreto*
- *Rotatoria Corticella / Giuriolo*
- *Riqualificazione via Scandellara*
- *Riconfigurazione geometrica rotatoria Paradisi*

La stessa osservazione n. 61 riporta anche un *"elenco ... delle rampe di svincolo attualmente in carico ad ASPI dismesse...":*

- *Dismissione rampa di uscita Svincolo n.4 nord*
- *Dismissione rampa di ingresso Svincolo n.4 sud*

- *Dismissione rampe di Svincolo n.8 bis nord*
- *Dismissione rampe di svincolo n.9 nord e sud."*

Si precisa che il progetto che ha ottenuto il Decreto VIA 133/2018 già prevedeva la dismissione della rampa di uscita dello svincolo n.4 nord, della rampa di ingresso dello svincolo n.4 sud e delle rampe dello svincolo n.9 nord e sud; pertanto l'unica reale modifica è la dismissione delle rampe dello svincolo n.8 bis nord, che fa parte dello svincolo di San Donato le cui modifiche, come detto, sono state oggetto di procedura autorizzativa separata (Decreto 95337 del 19-11-2020).

Le dismissioni delle rampe di svincolo sono comunque riportate in colore blu nelle planimetrie allegate, per completezza di informazioni, ma non sono oggetto di valutazione.

Ci sono infine osservazioni in base alle quali l'onere di realizzazione di alcuni interventi viene trasferito ad altri Enti; tale spostamento, riportato in colore viola nelle planimetrie allegate, ha implicitamente un effetto neutro da un punto di vista ambientale: l'impatto quantificato (ed approvato) in sede di VIA viene trasferito all'interno di altri progetti. Tali opere non faranno più parte del progetto pertanto non saranno analizzate in dettaglio nel presente documento:

- Via Corticella: Osservazioni n. 40, 12, 61;
- Via Scandellera: Osservazioni n. 50.

A queste si aggiunge via San Donato, che, come già precisato, è stata oggetto di procedura approvativa separata.

Le osservazioni sono state accorpate per tipologia:

1. realizzazione/adequamento/prolungamento di piste ciclabili e/o marciapiedi: diverse osservazioni riguardano richieste di implementazione di percorsi ciclabili e marciapiedi, per garantire la continuità delle connessioni esistenti e migliorare al contempo la sicurezza degli utenti;

2. implementazione di aree verdi: i Comuni di Bologna e San Lazzaro hanno richiesto di aumentare le mitigazioni ambientali, implementando ulteriormente l'estensione degli impianti arborei e arborei-arbustivi;

3. mitigazione paesaggistica fasce fluviali: il Comune di Bologna ha richiesto di mitigare le fasce fluviali dei corsi d'acqua interessati dall'intervento;

4. modifica area cantiere principale in zona Fiera: l'Ente Bologna Fiere ha segnalato una sovrapposizione tra l'area principale di cantiere prevista per i lavori e l'area già destinata allo sviluppo fieristico, da cui deriva una richiesta di modifica dell'area di cantiere CB01 sud.

5. istanze minori: modifiche della semaforizzazione di alcune viabilità locali, sistemazioni di dettaglio di aree di parcheggio, di piste ciclabili e di marciapiedi.

Le planimetrie che riportano le integrazioni progettuali sono relative ai seguenti ambiti territoriali (cfr. *Allegato 2*):

- Tavola 1: ambito svincolo 4;
- Tavola 2: ambito via Zanardi;
- Tavola 3: ambito svincolo 5;
- Tavola 4: ambito svincoli 6, 7 e 7 bis;
- Tavola 5: ambito da svincoli Fiera, 8 e 8 bis;
- Tavola 6: ambito svincolo 10;
- Tavola 7: ambito svincoli 11, 11 bis e 12;

- Tavola 8: ambito svincolo 13.

Ciascuna tavola riporta il progetto approvato e le modifiche introdotte in recepimento delle osservazioni ricevute in sede di Conferenza di Servizi; le modifiche introdotte sono facilmente individuabili nelle tavole rispetto al progetto approvato: in corrispondenza di ciascuna di esse, infatti, è stata inserita una nota descrittiva dell'intervento, con rimando al progressivo dell'osservazione di riferimento. Fa eccezione la maggior parte delle istanze minori, che, essendo relative ad elementi di dettaglio puntuale, spesso non possono essere graficizzate nelle planimetrie. Per le aree a verde integrative, che derivano da osservazioni trasversali ai diversi ambiti territoriali, sono stati riportati i progressivi di riferimento direttamente nella legenda delle tavole.

Per facilitare le valutazioni dell'Autorità competente, nell'allegato 3 si riportano delle schede tecniche di confronto relative alle ottimizzazioni apportate, una per ciascuna tipologia di osservazioni. Si precisa che per quanto riguarda le istanze minori (quinta tipologia), non avendo una valenza ambientale significativa, si ritiene che in generale non possano generare una variazione sostanziale degli impatti già valutati in sede di VIA, pertanto nella scheda tecnica ci si limita ad elencare le diverse tipologie di richieste ricevute, approfondendo solo quelle poche meritevoli di nota.

Inoltre, nella scheda 3 dell'allegato 3 sono riportati gli elaborati del progetto che mostrano nel dettaglio il progetto del verde delle fasce ripariali (SUA0050-60-61-69-93 già inviati per la CdS) che recepiscono le osservazioni espresse nell'incontro presso CRESS del 7/10/20 ad integrazione di quanto previsto nel progetto sottoposto a VIA.

Confronto delle opere complementari già inserite nel progetto approvato in VIA con le ottimizzazioni richieste dalla CdS

La maggior parte delle istanze oggetto del presente documento si configura come modifica non sostanziale, in quanto si tratta di ottimizzazioni del progetto già approvato in VIA. Per quanto concerne l'implementazione di aree verdi, il recepimento delle osservazioni implica fundamentalmente il recepimento anticipato a questa fase progettuale di prescrizioni già indicate nel Decreto VIA. Le richieste di integrazione connesse alla realizzazione, all'adeguamento e al prolungamento di piste ciclabili e/o marciapiedi talvolta non derivano da osservazioni già presentate in sede di VIA; tuttavia, si rileva, in generale, che tali interventi non comportano un impatto ambientale significativo.

Le modifiche progettuali richieste delle opere complementari mantengono pertanto anche la piena rispondenza ai principi della Validazione Tecnica Preventiva del progetto già rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture nell'ambito dell'Accordo originario.

Analogamente le ottimizzazioni confermano anche il "Progetto territoriale" che integra il progetto infrastrutturale finalizzato a valorizzare il territorio con una serie di interventi di inserimento vegetazionale e recupero ambientale/architettonico/paesaggistico delle aree adiacenti l'infrastruttura. Tale progetto territoriale viene ulteriormente sviluppato grazie al recepimento anticipato di alcune prescrizioni VIA.

La tabella di confronto esplicita in modo sintetico le modifiche non sostanziali introdotte:

ELEMENTO	PROGETTO APPROVATO (DEC/VIA 133/2018)	PROGETTO CON LE OTTIMIZZAZIONI RICHIESTE IN CDS	CONFRONTO
Autostrada A14	Realizzazione di una piattaforma a tre corsie con emergenza per senso di marcia Lunghezza complessiva del tracciato di circa 13,2 km	Realizzazione di una piattaforma a tre corsie con emergenza per senso di marcia Lunghezza complessiva del tracciato di circa 13,2 km	INVARIATO

Tangenziale	Tracciato a tre corsie più corsia di emergenza, con 4 corsie nel tratto più trafficato compreso fra gli svincoli 6 (Castelmaggiore) e 8 (Viale Europa) Ampliamento medio complessivo pari a 6,5 metri per lato	Tracciato a tre corsie più corsia di emergenza, con 4 corsie nel tratto più trafficato compreso fra gli svincoli 6 (Castelmaggiore) e 8 (Viale Europa) Ampliamento medio complessivo pari a 6,5 metri per lato	INVARIATO
Svincoli	Potenziamento funzionale e riconfigurazione degli svincoli esistenti e della viabilità locale di adduzione al sistema tangenziale e interventi di ricucitura urbana (sovrappassi, sottovia, ecc.); Realizzazione del nuovo svincolo Lazzaretto e della nuova viabilità di collegamento con Via del Triumvirato	Potenziamento funzionale e riqualificazione degli svincoli esistenti e della viabilità locale di adduzione al sistema tangenziale e interventi di ricucitura urbana (sovrappassi, sottovia, ecc.), già ricompresi nel progetto del Passante di Bologna, fatta eccezione per lo svincolo di Lazzaretto e connessa viabilità, per il quale a seguito degli approfondimenti trasportistici eseguiti di concerto con il MIT è emersa una ridotta efficacia funzionale a fronte di un notevole impatto ambientale e territoriale	INVARIATO, AL NETTO DELL'ELIMINAZIONE SVINCOLO LAZZARETTO E VIABILITÀ CONNESSA, CON CONSEGUENTE RIDUZIONE DI OCCUPAZIONE DI SUOLO
Progetto Territoriale	Aree a parco; Fasce filtro e aree a verde di inserimento ambientale; De-impermeabilizzazioni, "Porte" e "Passaggi", intesi come nuovi luoghi urbanizzati finalizzati allo scambio tra la città consolidata e la città metropolitana e punti di permeabilità dell'asse autostradale/tangenziale; Percorsi ciclopedonali; Interventi di qualificazione architettonica delle opere d'arte di attraversamento e del sistema di protezione acustica, nonché di qualificazione paesaggistica della tratta coperta di San Donnino.	Aree a parco; Fasce filtro e aree a verde di inserimento ambientale; De-impermeabilizzazioni, "Porte" e "Passaggi", intesi come nuovi luoghi urbanizzati finalizzati allo scambio tra la città consolidata e la città metropolitana e punti di permeabilità dell'asse autostradale/tangenziale; Percorsi ciclopedonali; Interventi di qualificazione architettonica delle opere d'arte di attraversamento e del sistema di protezione acustica. L'intervento di qualificazione paesaggistica della tratta coperta di San Donnino, già ricompreso nel progetto del Passante di Bologna, è associato allo svincolo di San Donato, pertanto sarà oggetto di procedura autorizzativa sparata.	INVARIATO Il progetto ottimizzato sviluppa integralmente le relative prescrizioni VIA

Valutazioni ambientali

Relativamente alla **fase di cantiere** si evidenzia che le ottimizzazioni progettuali introdotte non comportano necessità di aree di cantiere integrative; inoltre, i tempi di realizzazione dell'opera principale (il Passante) non subiranno variazioni sostanziali: le opere complementari integrative richieste potranno essere realizzate in ombra o anche in tempi successivi.

L'eliminazione dello svincolo Lazzaretto e della relativa viabilità connessa riduce l'occupazione di suolo e comporta la riduzione degli approvvigionamenti di materiali e conseguentemente delle attività di cantiere e delle connesse emissioni cumulate di polveri derivanti dalla movimentazione e gestione degli scavi. Anche le altre opere stralciate dal progetto (soprattutto le rotatorie, in minima parte anche le piste ciclabili) avranno un effetto positivo sull'ambiente.

Le emissioni acustiche previste in fase di cantiere, legate ai mezzi d'opera, rimarranno sostanzialmente invariate; si conferma l'utilizzo di barriere mobili a protezione delle attività di cantiere e resta valida l'impostazione del progetto approvato, con il mantenimento delle barriere acustiche esistenti fino alla realizzazione delle nuove, laddove possibile e compatibilmente con la logistica e la sicurezza del cantiere.

Il progetto di cantiere conferma tutti i presidi ambientali e le misure gestionali già assunte nel PD approvato. In tale contesto, la predisposizione di un sistema di raccolta e trattamento in corrispondenza di quelle aree di cantiere che presentano superfici pavimentate consentirà la gestione delle acque meteoriche di dilavamento e di evitare la connessa dispersione di sostanze inquinanti.

Il progetto conferma l'inserimento del Capitolato Ambientale, nel quale sono indicate le misure di prevenzione e mitigazione degli impatti in fase di costruzione impartite all'impresa esecutrice, compresi quelli connessi all'utilizzo, allo stoccaggio, al trasporto, alla movimentazione di sostanze o materiali utilizzati nella realizzazione dell'opera.

Il Piano di utilizzo approvato ai sensi del DM 161/2012 con Determina Direttoriale prot. DVA-DEC-409 del 06.12.2017, non è oggetto di alcuna modifica sostanziale in quanto eventuali variazioni di volumi saranno contenute nei limiti previsti; restano confermati inoltre i siti di destinazione e deposito temporaneo e le tecnologie di scavo; si conferma il riutilizzo nello stesso intervento del 90% circa degli scavi previsti, minimizzando quindi la produzione di rifiuti derivanti dagli scavi.

Si conferma la strategia di localizzazione delle aree di cantiere prevista nel progetto approvato, che è stata operata in modo tale da collocarle in posizione strettamente contermina alle aree di lavoro, cercando di limitare al minimo l'interferenza con gli usi programmati del territorio. Unica variazione di rilievo è quella riportata nella Scheda Tecnica n. 4 "*MODIFICA AREA CANTIERE PRINCIPALE IN ZONA FIERA*". Si conferma che le aree di cantiere saranno oggetto di interventi di ripristino al termine della fase realizzativa.

Per la **fase di esercizio** restano confermati i volumi di traffico attesi nello scenario di progetto sul sistema autostrada/tangenziale e, di conseguenza, non si determinano variazioni delle emissioni acustiche e di inquinanti atmosferici valutati con le modellazioni svolte per la redazione del SIA (2016). Questo fa sì che l'intero sistema di mitigazioni definito nel corso della procedura di VIA risulti confermato.

Per quanto riguarda l'insieme di interventi di inserimento ambientale e urbanistico richiamati in precedenza (progetto territoriale), le ottimizzazioni apportate alle opere complementari sviluppano integralmente i contenuti delle prescrizioni VIA.

Si conferma che il progetto non è soggetto alle disposizioni di cui al D. Lgs.105/2015 relativo al Rischio di Incidenti Rilevanti.

Conclusioni

In sintesi, le ottimizzazioni apportate alle opere complementari del progetto approvato in VIA, in recepimento delle richieste avanzate dagli Enti in sede di Conferenza di Servizi, si configurano come modifiche non sostanziali e sviluppano al contempo mitigazioni ambientali ed opere sul territorio già previste nel progetto approvato con DEC VIA 133/2018.

A tal riguardo, si evidenzia che tutte le prescrizioni contenute nel DEC/VIA n.133/2018 saranno oggetto di verifica di ottemperanza da parte dell'Osservatorio Ambientale, istituito presso il MATTM ai sensi dell'art. 2 dello stesso DEC/VIA.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> VIA	Decreto VIA D.M. n. 0000133 del 30.03.2018
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input checked="" type="checkbox"/> Localizzazione dell'opera ai sensi dell'art. 81 ex DPR 616/77 tramite Conferenza dei Servizi ex art. 14 LN 241/90	Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione paesaggistica	Comune di Bologna Comune di S. Lazzaro di Savena
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'opera in progetto interessa, unicamente, corsi d'acqua i quali nello specifico sono i seguenti: Fiume Reno, Torrente Navile, Torrente Savena abbandonato e Fiume Savena.</p> <p>Tali corsi d'acqua, e relativa fascia di rispetto di 150 m, sono ricompresi tra le aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 co. 1 lett. c del DLgs 42/2004 e smi.</p> <p>La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni delle interferenze con tali zone.</p>
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'ambito urbano di Bologna e, con sé, l'area di intervento sono siti a circa 70 km dalle zone costiere e marine.</p>
3. Zone montuose e forestali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Per quanto concerne le zone montuose, queste non sono interessate dall'opera in progetto.</p> <p>Relativamente alle zone forestali, l'opera in progetto interessa alcune limitate zone boscate tutelate ai sensi dell'art. 142 co. 1 lett. g del DLgs 42/2004 e smi.. La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni delle interferenze con tali zone.</p>
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Gli interventi in progetto non ricadono né all'interno di Riserve e parchi naturali, né all'interno di siti della Rete Natura 2000.</p> <p>Rispetto alla Rete Natura 2000 si segnala la presenza del SIC "Golena San Vitale e Golena del Lippo" (IT4050018) a circa 400 m dalle opere in progetto per il quale la Valutazione di incidenza già svolta nell'ambito della procedura VIA ha escluso potenziali effetti negativi. La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni delle interferenze con tali zone.</p>

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
<p>5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le aree interessate ricadono in:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zone di territorio designate come vulnerabili da nitrati di origine agricola (individuate nel Piano tutela delle Acque della Regione Emilia Romagna, DCR 40/05); • aree di superamento dei limiti di qualità dell'aria previsti dal D.Lgs. 155/2010. In particolare nel 2017 la stazione di monitoraggio dell'ARPAE "San Lazzaro" ha rilevato 37 giorni di superamento del limite giornaliero di 50 $\mu\text{g}/\text{mc}$ delle polveri PM10 contro 35 consentiti. Non sono stati rilevati altri superamenti dei limiti. <p>La modifica proposta non comporta variazioni nei flussi di traffico rilevanti e pertanto si confermano le valutazioni esposte nel corso della procedura VIA in merito alla capacità dell'intervento di fluidificare il traffico e conseguire una riduzione o invarianza, in base all'inquinante considerato, delle emissioni atmosferiche.</p>
<p>6. Zone a forte densità demografica</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'area di intervento è ubicata all'interno del Comune di Bologna ed una piccola porzione all'interno del Comune di San Lazzaro di Savena. Il Comune di Bologna, per numero di abitanti (circa 389.200 nell'anno 2018) e densità abitativa (oltre 2.700 ab/km² nell'anno 2018), rientra tra le zone a forte densità demografica. Analogamente, anche il Comune di San Lazzaro di Savena, con i suoi circa 32.500 abitanti e circa 700 ab/km² di densità abitativa, rientra all'interno della zona a forte densità demografica.</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Per quanto riguarda le aree oggetto di tutela paesaggistica, l'opera in progetto interessa i corsi d'acqua Fiume Reno, Torrente Navile, Torrente Savena abbandonato e Fiume Savena e le relative fasce di rispetto di 150 m di cui all'art. 142 co. 1 lett. c del DLgs 42/2004 e smi; inoltre, risultano interessate le zone boscate di cui all'art. 142 co. 1 lett. g del medesimo Decreto.</p> <p>Le opere in progetto non interferiscono né con Beni culturali di interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico di cui all'art. 10 del DLgs 42/2004 e smi, né con Immobili ed aree di notevole interesse pubblico di cui all'art. 136 del DLgs 42/2004 e smi, così come rispettivamente rappresentati nella "Tavola dei Vincoli: Testimonianze storiche e archeologiche" e nella "Carta Unica del territorio" del PSC di Bologna".</p>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le opere in progetto ricadono all'interno dei Comuni di Bologna e San Lazzaro di Savena per i quali il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Città Metropolitana di Bologna ha riconosciuto rispettivamente una molto bassa e bassa presenza e importanza delle specializzazioni delle tipicità. Nello specifico, il Comune di Bologna rientra negli ambiti di produzione dei seguenti prodotti: Patata di Bologna DOP, Vini del Reno DOC, Colli Bolognesi DOC.</p> <p>Le aree di intervento non interessano direttamente colture riconducibili a tali produzioni.</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Nell'ambito della procedura di VIA già espletata non è emerso l'interessamento diretto di siti contaminati lungo il tratto di ampliamento, come confermato anche dall'esito delle caratterizzazioni ambientali eseguite a supporto della progettazione e del riutilizzo dei materiali di scavo ex DM 161/2012.</p> <p>La parte finale della viabilità connessa al nuovo svincolo di Lazzaretto interessa il sito inquinato di Via Bertalia presente nel Catasto siti inquinati dell'ARPAER. Per tale sito è stata approvata un'Analisi di rischio specifica da parte del Consiglio comunale di Bologna. Il progetto già sottoposto a VIA prevedeva che il materiale escavato non sarebbe stato inquadrato come sottoprodotto ma gestito a rifiuto con smaltimento in impianti di trattamento e recupero o in discarica. In ogni caso con l'eliminazione dello svincolo Lazzaretto viene meno l'interessamento di tale area.</p>
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le opere in progetto non ricadono in territori gravati da vincolo idrogeologico. Tale vincolo attiene ai territori dei colli bolognesi che distano dall'area di intervento circa 4,5 km.
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni delle interferenze con tali zone.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Secondo la Classificazione sismica dei comuni dell'Emilia-Romagna aggiornata con DGR n. 1164 del 23/07/2018, il Comune di Bologna e quello di San Lazzaro di Savena ricadono in zona 3.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'opera in progetto interessa, seppur parzialmente, alcune fasce di pertinenza infrastrutturale.</p> <p>La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni delle interferenze con tali zone.</p>

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Rispetto alla totalità delle azioni di progetto, le uniche che possono determinare una modifica fisica dell'ambiente riguardano la fase di costruzione del Passante. In tal senso, le principali tipologie di modifiche attese riguardano l'uso del suolo, con riferimento alla presenza della porzione aggiuntiva di piattaforma stradale, o a modeste e puntuali deviazioni della rete</p>		<p><i>Perché:</i> Con riferimento alle azioni che possono comportare una modifica fisica dell'ambiente, le azioni di progetto connesse al Passante sono analoghe a quelle già considerate ambientalmente compatibili nell'ambito dell'istruttoria VIA del Progetto definitivo del Passante.</p>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> La realizzazione degli interventi non comporta stoccaggi, trasporto, movimentazione di sostanze o materiali nocivi per la salute umana o per l'ambiente</p>		<p><i>Perché:</i> Le misure di prevenzione e mitigazione degli impatti in fase di costruzione, compresi quelli connessi all'utilizzo, allo stoccaggio, al trasporto, alla movimentazione di sostanze o materiali utilizzati nella realizzazione dell'opera, sono impartite all'impresa esecutrice, tramite uno specifico Capitolato Ambientale</p>	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<i>Descrizione:</i> Il progetto del Passante è informato alle stesse modalità di gestione dei rifiuti e delle terre e rocce di scavo già previste per il PD sottoposto a VIA e riportate nel connesso Piano di Utilizzo		<i>Perché:</i> Resta invariata l'impostazione del Piano di Utilizzo già approvato.	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le emissioni prodotte dall'opera in progetto sono sostanzialmente rappresentate da emissioni polverulente, generate nel corso della fase di realizzazione dall'insieme delle attività che comportano la movimentazione delle terre, e da emissioni inquinanti, prodotte dal traffico veicolare		<i>Perché:</i> La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni nelle emissioni rispetto a quelle valutate ambientalmente compatibili con DECVIA 133/2018.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	<i>Si/No/?</i> <i>Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i> <i>Si/No/? – Perché?</i>	
<p>6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Sono previste emissioni acustiche per la fase di cantiere legate ai mezzi d'opera e per la fase di esercizio legate al traffico veicolare.</p>		<p><i>Perché:</i> Per quanto riguarda la fase di cantiere, si conferma l'utilizzo di barriere mobili a protezione delle attività di cantiere e resta valida l'impostazione del progetto approvato, con il mantenimento delle barriere acustiche esistenti fino alla realizzazione delle nuove, laddove possibile e compatibilmente con la logistica e la sicurezza del cantiere.</p> <p>Per la fase di esercizio, non vi sono variazioni dei flussi di traffico attesi nello scenario di progetto sul sistema autostrada/tangenziale e, di conseguenza, non si determineranno variazioni delle emissioni acustiche.</p>	
<p>7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> I rischi di contaminazione del terreno o delle acque, superficiali e/o sotterranee, potenzialmente generati dall'opera in progetto sono da ricondurre alla fase di realizzazione ed a quella di esercizio. In entrambi i casi, la causa primaria di modifica delle caratteristiche qualitative delle acque e dei suoli è riconducibile alla dispersione di eventuali sostanze inquinanti veicolate dalle acque meteoriche di dilavamento delle aree pavimentate dei cantieri e della piattaforma stradale. Al fine di evitare il determinarsi di detto rischio il Passante ha indicato le necessarie misure gestionali e presidi idraulici</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto recepisce tutte le dotazioni impiantistica e le misure gestionali già assunte nel PD e valutate positivamente in sede di istruttoria VIA. La predisposizione di sistema di raccolta e trattamento in corrispondenza di quelle aree di cantiere che presentano superfici pavimentate consentirà la gestione delle acque meteoriche di dilavamento e di evitare la connessa dispersione di sostanze inquinanti.</p>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<p><i>Descrizione:</i> In ragione della tipologia di attività previste in fase realizzativa, rientranti nel novero delle canoniche lavorazioni finalizzate alla costruzione di un'opera infrastrutturale, è ragionevole escludere il determinarsi di rischi di incidenti sia per la salute che per l'ambiente.</p>		<p><i>Perché:</i> La tipologia delle attività e delle azioni legate sia alla fase di realizzazione che a quella di esercizio non configurano condizioni per le quali possano determinarsi rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana e l'ambiente</p>	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Per quanto riguarda le aree oggetto di tutela paesaggistica, l'opera in progetto interessa i corsi d'acqua Fiume Reno, Torrente Navile, Torrente Savena abbandonato e Fiume Savena e le relative fasce di rispetto di 150 m di cui all'art. 142 co. 1 lett. c del DLgs 42/2004 e smi; inoltre, risultano interessate le zone boscate di cui all'art. 142 co. 1 lett. g del medesimo Decreto. In prossimità delle aree di intervento si segnala la presenza di edifici di interesse storico architettonico (per lo più testimonianze delle precedenti attività agricole), tutelati ai sensi dell'art. 10 del DLgs 42/2004 e smi. A circa 400 m dalle opere in progetto vi è il SIC "Golena San Vitale e Golena del Lippo" (IT4050018). Non si segnala la presenza di ulteriori elementi tutelati nelle immediate vicinanze dell'opera.</p>		<p><i>Perché:</i> La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni delle interferenze con tali zone.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il territorio della pianura bolognese, all'interno del quale ricade l'opera in progetto, è stato oggetto di successivi processi di trasformazione che hanno condotto ad una generalizzata riduzione del grado di naturalità e di biodiversità. All'interno di tale situazione di contesto, un elemento particolarmente importante per le connessioni ecologiche tra le varie aree, nonché di riproduzione, sosta e alimentazione per gli uccelli migratori è sicuramente il Fiume Reno e la sua valle. A questa condizione fa eccezione il tratto urbano e, soprattutto, quello al di sotto del viadotto esistente, oggetto di intervento, che mostra evidenti segni di artificializzazione con ripercussioni inevitabili sulla funzionalità del corso d'acqua e per il quale si ravvisano particolari condizioni sfavorevoli per la fauna ittica.</p>		<p><i>Perché:</i> La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni delle interferenze con tali zone.</p>	
<p>11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il tracciato attraversa alcuni corsi d'acqua dei quali il principale è rappresentato dal Fiume Reno. Dal punto di vista idrogeologico, le conoidi alluvionali rappresentano i principali acquiferi della pianura emiliano – romagnola. Le tecniche realizzative e le misure gestionali definite dal PD e valutate positivamente in esito alla sua fase istruttoria, consentono di prevenire e/o evitare l'interessamento di detti corpi idrici</p>		<p><i>Perché:</i> La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni delle interferenze con tali zone.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il sistema autostrade/tangenziale di Bologna è un importante snodo della viabilità nazionale, metropolitana e locale. L'intervento di potenziamento ha l'obiettivo di aumentare la capacità complessiva del sistema e risolvere le problematiche di congestionamento. Annesso all'intervento principale sono inoltre previsti interventi di potenziamento e razionalizzazioni degli svincoli e delle rampe di accesso nonché una serie di opere sul territorio finalizzate al miglioramento dell'accessibilità al sistema autostrada/tangenziale e fluidificazione del traffico nonché alla risoluzione di problematiche locali</p>		<p><i>Perché:</i> La modifica progettuale proposta conferma le finalità del potenziamento del progetto sottoposto a VIA.</p>	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Sebbene l'orografia della porzione territoriale di intervento sia pressoché pianeggiante, i fenomeni di trasformazione insediativa intersorsi soprattutto a partire dal secondo dopoguerra limitano ad un numero esiguo le aree rientranti nel bacino di intervisibilità dell'opera in progetto. In merito alla fruizione pubblica, l'ambito connotato da un più elevato livello fruitivo è rappresentato dalla stessa opera oggetto di intervento</p>		<p><i>Perché:</i> La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni delle interferenze con tali aree.</p>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> L'opera in progetto è collocata all'interno della fascia di transizione tra le aree della periferia urbana di Bologna e quelle agricole periurbane.</p>		<p><i>Perché:</i> La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni di localizzazione.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Come illustrato nel Quadro di riferimento programmatico, redatto nell'ambito dello SIA, all'interno della porzione territoriale interessata dall'opera in progetto il sistema degli usi è regolato dal Piano Strutturale Comunale del Comune di Bologna, approvato con DCC n. 133 del 14.07.2008, e dal Piano Strutturale Comunale del Comune di San Lazzaro di Savena, approvato con DCC n. 27 del 07.04.2009</p>		<p><i>Perché:</i> La modifica degli usi programmati del territorio attiene alla dimensione costruttiva, in relazione alle piste e – soprattutto – alle aree di cantiere, ed alla dimensione fisica dell'opera, con riferimento alla sua impronta a terra. Per quanto riguarda la fase costruttiva, nel caso in specie la localizzazione delle aree di cantiere è stata operata in modo tale da collocarle in posizione strettamente contermina alle aree di lavoro. Dette aree saranno oggetto di interventi di ripristino al termine della fase realizzativa. In merito alla dimensione fisica, ossia all'impronta a terra, assunto che, in ragione della sua natura di progetto di ampliamento di un'infrastruttura esistente, il Passante di per se stesso comporta un limitato interessamento di zone aventi un uso programmato del suolo differente da quello infrastrutturale.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> A scala comunale, i comuni di Bologna e San Lazzaro di Savena, all'interno dei quali ricade l'opera in progetto, rientrano nella categoria delle zone a forte densità demografica. Scendendo a scala locale ed assumendo come ambito di riferimento una fascia di 1.000 metri posta a cavallo dell'asse infrastrutturale oggetto di intervento, è possibile riscontrare una significativa eterogeneità sotto il profilo della densità abitativa. Nello specifico, ampie porzioni dell'ambito di riferimento assunto, quali ad esempio quelle comprese tra gli svincoli 4 e 5 o tra quelli 7 e 9, sono sostanzialmente prive di tessuti residenziali.</p>		<p><i>Perché:</i> Nel caso in specie, i potenziali effetti sulle aree densamente abitate possono determinarsi in fase di realizzazione, sostanzialmente in conseguenza delle emissioni atmosferiche ed acustiche prodotte dall'operatività dei mezzi d'opera e dalle lavorazioni, ed in fase di esercizio, in ragione del traffico veicolare. Per quanto concerne gli effetti ambientali prodotti in fase di costruzione, detti effetti saranno analoghi a quelli già considerati in sede di procedura VIA e valutati ambientalmente compatibili con DECVIA 133/2018. Per quanto riguarda gli effetti in fase di esercizio, l'entità delle azioni di progetto resterà la medesima di quelle oggetto di giudizio di compatibilità ambientale di cui al citato decreto.</p>	
<p>17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Per quanto riguarda i ricettori sensibili nell'area di studio sono presenti 6 scuole e 2 strutture sanitarie/ospedaliere. Quasi tutti risultano già mitigati dalle emissioni acustiche e il progetto di potenziamento prevede un sistema di mitigazioni acustiche che permette un significativo miglioramento del clima acustico atteso presso tali ricettori.</p>		<p><i>Perché:</i> Gli interventi oggetto di valutazione non sono tali da generare variazioni del clima acustico rispetto a quanto assentito. Per la fase di esercizio non si prevedono variazioni dei flussi di traffico attesi nello scenario di progetto sul sistema autostrada/tangenziale e, di conseguenza, non si determineranno variazioni delle emissioni acustiche.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> All'interno della struttura territoriale, il sito di intervento rappresenta la linea di transizione tra le aree urbane di recente formazione e quelle periurbane, poste rispettivamente a Nord ed a Sud dell'asse infrastrutturale costituito dall'Autostrada A14 e dalla Tangenziale di Bologna. In tal senso, la vegetazione naturale è presente soltanto lungo alcuni corsi d'acqua, mentre per il resto è stata sostituita nel corso dei secoli dalle attività agricole costituite quasi interamente da seminativi, caratterizzate da una forte frammentarietà e marginalità in prossimità degli ambiti urbani, ma che divengono prevalenti man mano che ci si allontana da questi. All'interno di tale quadro complessivo, secondo quanto riportato dal PSC del Comune di Bologna, l'unica situazione di rilievo è rappresentata dalla porzione territoriale approssimativamente compresa tra l'intersezione con l'Autostrada A13 e lo svincolo 9, che è individuata come "ambito agricolo di rilievo paesaggistico".</p>		<p><i>Perché:</i> La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni delle interferenze con tali zone. Il progetto integra il complesso degli interventi di inserimento urbanistico e territoriale, costitutivi il "progetto territoriale", già previsti nel PD sottoposto a VIA.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Le aree interessate ricadono in:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zone di territorio designate come vulnerabili da nitrati di origine agricola (individuate con nel Piano tutela delle Acque della Regione Emilia Romagna, DCR 40/05); • aree di superamento dei limiti di qualità dell'aria previsti dal DLgs 155/2010. 		<p><i>Perché:</i> La realizzazione e l'esercizio dell'intervento non modifica l'apporto di sostanze organiche nei suoli e pertanto non incide sulle aree vulnerabili per i nitrati. Per la fase di esercizio non si prevedono variazioni dei flussi di traffico attesi nello scenario di progetto sul sistema autostrada/tangenziale e, di conseguenza, non si determineranno variazioni delle emissioni di inquinanti atmosferici.</p>	
	<p><i>Descrizione:</i> Per quanto concerne gli aspetti sismici, il Comune di Bologna e quello di San Lazzaro di Savena ricadono in zona 3, secondo la Classificazione sismica dei comuni dell'Emilia-Romagna aggiornata con DGR n. 1164 del 23/07/2018. In merito agli aspetti geomorfologici, stanti le caratteristiche orografiche dell'area di intervento, non si evidenziano situazioni di rilievo. Relativamente al tema della subsidenza, quella di origine naturale rappresenta una caratteristica comune all'intera pianura emiliana – romagnola.</p>		<p><i>Perché:</i> Le peculiarità geologiche e geomorfologiche, nonché climatologiche proprie della porzione territoriale in cui si colloca l'area di intervento, sono già state prese in considerazione nell'ambito della progettazione del PD e, conseguentemente, sono state già oggetto di espressione del giudizio di compatibilità ambientale di cui al DECVIA 133/2018. Nello specifico, i principali aspetti che sono stati considerati nell'ambito della VIA hanno riguardato, oltre alle caratteristiche geotecniche dei terreni, il fenomeno della subsidenza di origine naturale ed antropica, la sismicità, con particolare riferimento alle faglie sismiche ed al fenomeno della liquefazione dei terreni, nonché la pericolosità idraulica, con riferimento sia al PAI che al PGRA.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	<i>Si/No/?</i> <i>Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i> <i>Si/No/? – Perché?</i>	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il sistema autostrade/tangenziale di Bologna è un importante snodo della viabilità nazionale, metropolitana e locale. L'intervento di potenziamento ha l'obiettivo di aumentare la capacità complessiva del sistema e risolvere le problematiche di congestionamento. Annesso all'intervento principale sono inoltre previsti interventi di potenziamento e razionalizzazioni degli svincoli e delle rampe di accesso nonché una serie di opere sul territorio finalizzate al miglioramento dell'accessibilità al sistema autostrada/tangenziale e fluidificazione del traffico nonché alla risoluzione di problematiche locali		<i>Perché:</i> La modifica progettuale proposta conferma le finalità del potenziamento del progetto sottoposto a VIA.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto è localizzato a notevole distanza dal confine e dal territorio straniero più prossimi (198 km circa dal confine con la Slovenia, 180 km dalle coste della Croazia)		<i>Perché:</i> Le dimensioni del progetto sono ridotte e non si prevedono effetti ambientali significativi oltre alla scala locale.	